

Die Basler Nordtangente

Autor(en): Jürgen Zimmermann

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1981

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/35049918-182a-4b3d-8ebd-7073fa56362f>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Jürgen Zimmermann

Die Basler Nordtangente

Das Ganze ist mehr als die Summe aller Teile. Diese von Planern vieler Bereiche häufig vertretene These trifft mit Gewissheit für die Verkehrsplanung zu, wo der Wert der Einzelteile schlagartig steigt, sobald sie zu einem Strang oder gar zu einem Netz zusammengefügt werden können; die Eisenbahnen des letzten und die Autobahnen dieses Jahrhunderts sind Beweise dafür. Der Gesamtverkehrsplan für den Kanton Basel-Stadt, abgestimmt auf die Absichten oder die schon bestehenden Bauten der Nachbarn, bedarf ebenfalls der vollständigen Verwirklichung, wenn er sein endgültiges Ziel erreichen soll: die Kanalisierung der quartierfremden Ströme des Individualverkehrs auf umweltfreundliche Hochleistungsstrassen, die Förderung des öffentlichen Verkehrs in den dadurch entlasteten Strassen und die Schaffung von Fussgängerzonen vor allem in der Innerstadt.

Nur für das Auto?

Den Politikern und den Behörden ist in den letzten Jahren oft vorgeworfen worden, sie dächten in der Verkehrspolitik nur an das Auto. Die Motorfahrzeuge mit ihrer unglaublich grossen Wachstumsrate seit dem Zweiten Weltkrieg haben nun jedoch tatsächlich die schwerwiegendsten Probleme aufgeworfen, weshalb sich zwangsläufig sehr viele Energien auf den Strassenbau konzentrieren mussten. Es kommt hinzu, dass auf diesem Sektor eine Infrastruktur teilweise völlig neu zu schaffen

war, während eine solche für den öffentlichen Verkehr weitgehend schon bestanden hat. Ge-rechterweise ist ferner festzuhalten, dass gerade in Basel im Zusammenhang mit Strassenbauten sehr viel auch für Tram und Bus getan worden ist. Deren weitere Förderung hängt aber wiederum davon ab, ob wir den Individualverkehr wenn immer möglich auf andere Routen verweisen können.

Konzept und Stand der Verwirklichung

Von diesen Grundzügen aus ist ein baselstädtischer Gesamtverkehrsplan entwickelt worden, der sich aber an zwei wesentlichen Fixpunkten des eidgenössischen Nationalstrassennetzes zu orientieren hatte, nämlich der Verbindung der schweizerischen mit der deutschen sowie mit der französischen Autobahn. Der Entlastung der Innerstadt mit der Möglichkeit der Schaffung von Fussgängerzonen soll der Cityring als Umfahrungsstrasse dienen, ergänzt durch Parkhäuser, von denen aus das Zentrum zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehrsmittel erreicht werden kann. Das ursprüngliche Konzept enthielt einen eigentlichen Autobahnring um die Stadt herum entlang den Bahngleisen, doch sind die Teile vom St. Alban-Ring bis zum Bundesbahnhof (Südtangente) und von dort ins St. Johannis-Quartier (Westtangente) gestrichen worden; an die Stelle der Südtangente soll der Südzubringer treten.

Vom Cityring sind bisher die Johanniterbrük-

hend unterirdisch vom Anschluss <Wiese> bis zur französisch-schweizerischen Landesgrenze beim Schlachthof, wo ein Vollanschluss geplant ist, geführt werden. Zwischenanschlüsse sind bei der Klybeckstrasse, bei der Fabrikstrasse und beim Bahnhof St. Johann vorgesehen, um möglichst kurze Verbindungen zu und von den Industriearealen zu schaffen. Die gesamte Bauzeit ist auf zehn Jahre veranschlagt, wobei Bau und Inbetriebnahme in Etappen vorgenommen werden können; jede Etappe benötigt eine Bauzeit von vier Jahren. Die Überquerung des Rheins macht eine neue, doppelstöckige Dreirosenbrücke nötig. Auf der Preisbasis von 1975 werden die Kosten auf 446 Millionen Franken geschätzt, wovon 101 Millionen auf den Landerwerb fallen. Es wird eine Bundessubvention von 65 Prozent erwartet, so dass dem Kanton ein Aufwand von etwa 160 Millionen oder von 16 Millionen im Jahresdurchschnitt während der Bauzeit verbleibt.

Die Regierung verspricht sich durch eine Nordtangente in dieser Lage eine Entlastung der Achse Horburgstrasse-Dreirosenbrücke-Voltastrasse um 16 000 Autos pro Tag (Belastung 1978: 34 000), der Johanniterbrücke um deren 13 000 (1978: 25 000) und zudem des äusseren Rings in Grossbasel um 12 500 Fahrzeuge. Es müsste vor Baubeginn für ungefähr 300 Wohnungen Ersatz beschafft werden, aber nach Vollendung des Werkes könnten erhebliche Teile des für den Bau benötigten Geländes wieder für Wohnzwecke genutzt werden. Die Regierung verweist auf die guten Erfahrungen mit der Osttangente vor allem im Bereich der unterirdischen Führung vor dem Badischen Bahnhof; die Befreiung der Horburg- und der Voltastrasse vom Durchgangsverkehr durch die Tieflage der Nordtangente werde diesen Gebieten den früheren Wohnwert wieder zurückgeben.

<Horburg-Initiative>

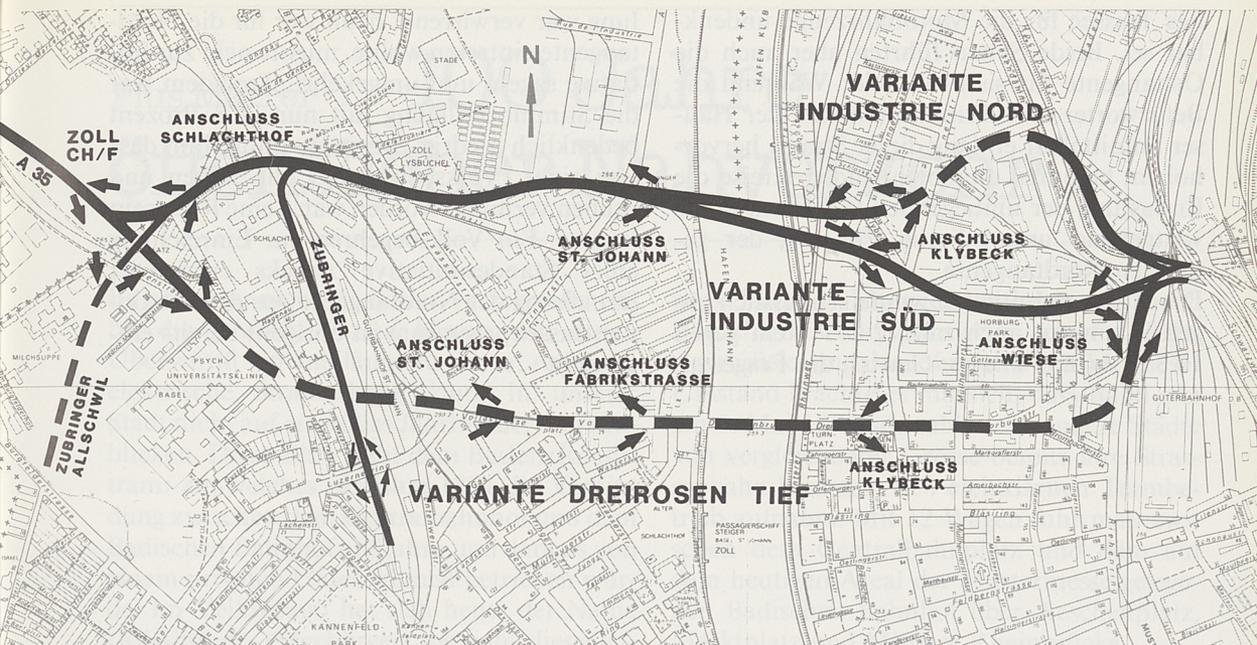
Schon vor der offiziellen Präsentation dieses Projektes hatte sich eine sehr lebhafte Opposition dagegen bemerkbar gemacht. Sie führte dazu, dass der Sozialdemokratische Quartierverein Horburg-Kleinhüningen Ende 1979 ein Volksbegehren <für Mitbestimmung im Nationalstrassenbau> mit dem Untertitel <Horburg-Initiative> lancierte. In diesem Vorstoss wurden folgende zwei Forderungen erhoben:

1. Die dem Kanton gemäss Bundesgesetz über die Nationalstrassen zugewiesenen Aufgaben werden durch den Regierungsrat wahrgenommen, unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Grosse Rat;

2. In den Übergangsbestimmungen wird folgendes festgelegt: «Der Kanton beantragt dem Bund, es sei das bisherige Projekt <Provisorischer Anschluss Wiese> dahingehend abzuändern, dass die provisorischen Auf- und Abfahrtsrampen von und zur Autobahn N 2 (Osttangente), statt in die bewohnte Horburgstrasse, in die unbewohnte Mauerstrasse geführt werden.»

Mit dem Untertitel und den Übergangsbestimmungen wurde direkt die Nordtangente anvisiert, die – wie erwähnt – von den Initianten abgelehnt wurde; es gehe nicht an, über ein so grosses Werk allein die Kantonsregierung und die Bundesbehörden entscheiden zu lassen, sondern die Stimmberechtigten müssten sich dazu ebenfalls äussern können.

Mit dem Bericht Nr. 7606 vom 17. Oktober 1980 beantragte der Regierungsrat, die Volksinitiative für ungültig zu erklären. Er stellte sich auf den Standpunkt, sie sei rechtswidrig, da durch die 1958 erfolgte Annahme von Artikel 36^{bis} der Bundesverfassung und das darauf fussende Bundesgesetz Bau und Betrieb der Nationalstrassen zur Aufgabe der Eidgen-



nossenschaft erklärt worden seien; überdies stelle die verlangte Vorschrift über die Rampen einen Eingriff in die Befugnisse von Regierung und Verwaltung des Kantons dar. Mit dem knappen Mehr von 50 gegen 47 Stimmen verweigerte aber der Grosse Rat am 19. Februar 1981 dieser Auffassung die Gefolgschaft. Er beschloss, die Initiative für zulässig zu erklären und sie den Stimmberechtigten zu unterbreiten. Der Urnengang wurde daraufhin auf den 11./13. September ange-setzt.

Knappe Verwerfung

Im Abstimmungskampf standen sich Sozialdemokraten, Progressive Organisationen, Partei der Arbeit, Landesring sowie Vereinigung Evangelischer Wähler als Befürworter und Christlichdemokraten, Freisinnige sowie Liberaldemokraten zusammen mit den Ver-

Varianten für die Linienführung der Nordtangente

Die Variante Dreirosen-Tief gewährleistet den grösstmöglichen Kanalisierungseffekt und verursacht im jetzigen Zustand die geringsten Eingriffe in die Bausubstanz. (Karte reproduziert mit Bewilligung des Vermessungsamtes Basel-Stadt vom 22. 10. 1981, alle Rechte vorbehalten.)

kehrverbänden als Gegner des Volksbegehrens gegenüber. In der Diskussion traten bald einmal die rechtlichen Aspekte hinter die Auseinandersetzung über Vor- und Nachteile der Nordtangente zurück. Beide Seiten kämpften für «mehr Wohnlichkeit». Die Initianten taten es mit dem Hinweis auf angebliche Alternativen und auf die Notwendigkeit einer starken Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die Gegner argumentierten damit, dass die Nordtangente auch für Grossbasel wesentliche Vorteile bringe und dass ein echter Ausbau des öffentlichen Verkehrs ohne ein eige-

nes Trasse für die Motorfahrzeuge undenkbar sei. Beide Seiten führten aber auch die Osttangente für sich ins Feld: Während die Befürworter die Lärmimmissionen der Häuser unmittelbar entlang dieser Strasse hervorhoben, betonten die ablehnenden Kreise die Entlastung der umliegenden Gebiete und die weitgehend unterirdische Führung der geplanten Nordtangente.

Die Horburg-Initiative wurde schliesslich abgelehnt, wenn auch mit 12 211 Nein gegen 10 316 Ja nur knapp. Gewiss, die Fragestel-

lung war verwirrend, denn wer für die Nordtangente eintreten wollte, musste nein zur Initiative sagen, und umgekehrt. Trotzdem war die Stimmbeteiligung mit nur 16,8 Prozent bedenklich niedrig. Sie zeigte immerhin, dass von einer «Volksbewegung», die hüben und drüben vermutet worden war, keine Rede sein konnte. Ein Volksbegehren zur Einreichung einer Standesinitiative zwecks ersatzloser Streichung der Nordtangente aus dem Nationalstrassenprogramm ist übrigens bereits eingereicht . . .